Numer jest poświęcony szkolnictwu mechanicznemu. Zawiera wiadomości niezbędne dla rozpoczynających kształcenie zawodowe oraz bogatą kronikę samochodowo-lotniczą.

# TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

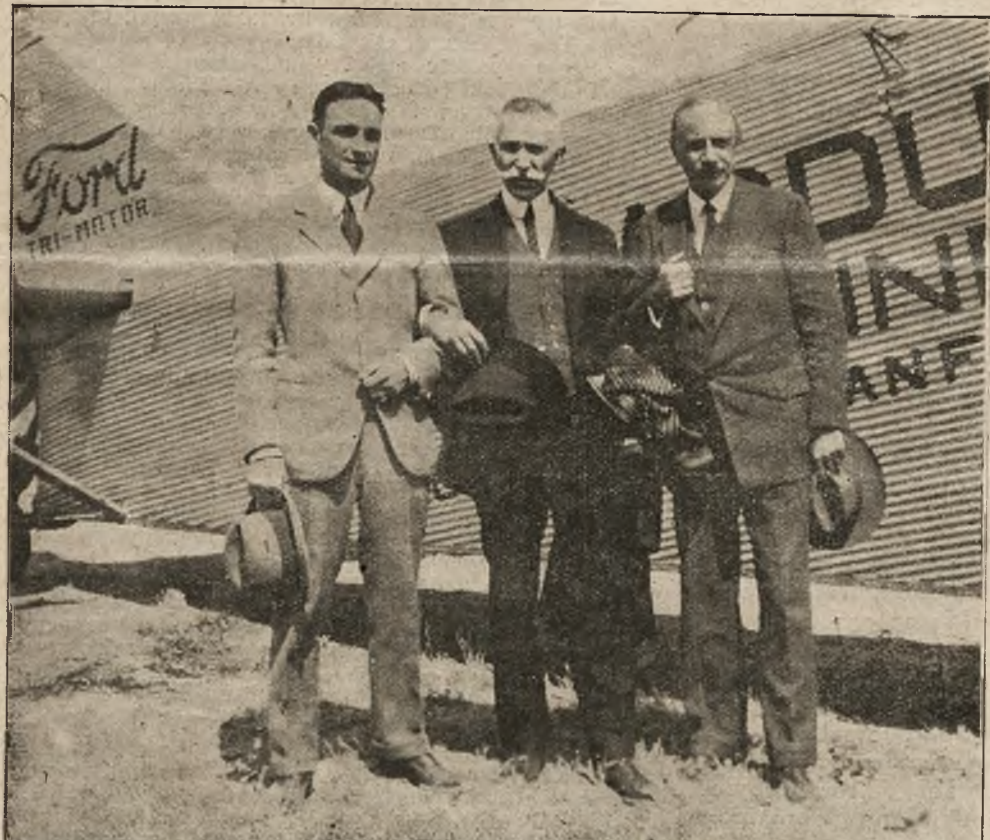
AUTOLOT P. K. O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

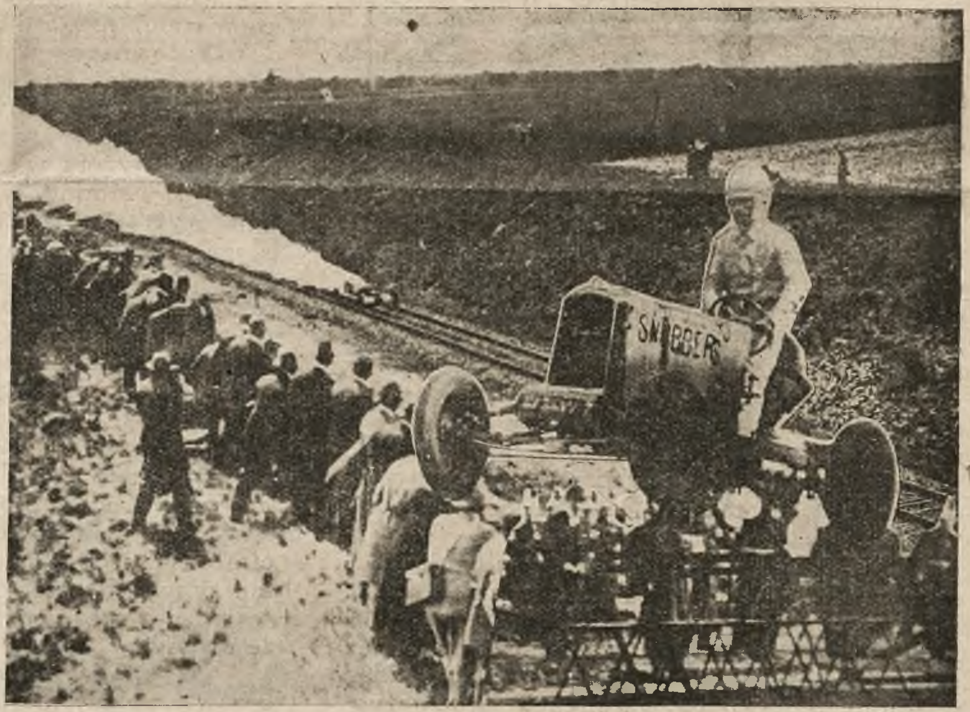
Rok I. 3 Lipiec 1928 r. Nr. 3





Przedstawiciele francuskich linji lotniczych z jen. Bancabeille na czele zwiedzają lotniska amerykańskie i badają ich organizację, aby zastosować najnowsze metody u siebie Francuzi w Los Angelos przy samolocie Forda.

## Ex America Lux!



254 klm. na godzinę!

(*patrz rubrykę SYGNALIZUJEMY...*)

Po prawej stronie — amerykański akrobata automobilowy popisuje się przed publicznością paryską.

# STAN TECHNICZNY SAMOCHODÓW REIDOWYCH

Dość trudne warunki VII rejdu Międzynarodowego A. P., które zmuszały kierowców do przebiegania znacznych odległości z zaplombowanymi najwazniejszymi organami wozów i z uniemożliwionym dostępem do silników, przyczem na wszelkie naprawy kierowcy mieli codziennie przed startem zaledwie 30 minut czasu, dały szerokie pole do dyskusji nad jakością poszczególnych wozów, oraz nad wyrobieniem i wartością kierowców i mechaników. Ścisła kontrola techniczna przed i po biegu wykazała dokładnie różnice w stanie maszyn i na tej zasadzie można było wyrobić sobie pewne zdanie, zresztą, zastrzegamy się, ściśle subjektywne.

Oczywiście nie można klasyfikować stanu maszyn na zasadzie ilości punktów dodatnich, czy ujemnych poszczególnych kierowców, gdyż punkty te zależały czasem od więcej, lub mniej szczęśliwego zbiegu okoliczności, że wspomnę tylko inż. Krzeczkowskiego, świetnego i niezmiernie opanowanego kierowcę o europejskiej sławie, który stosunkowo dużą ilość punktów karnych zawdzięcza jedynie swym oponom, zbierająym gwoździe w postępie geometrycznym. Tutaj ani kierowca, ani też jego Chrysler nic nie zawinili, to też obydwum towarzyszyło tylko szczere uznanie i serdeczne współczucie współzawodników Tak samo Tatra Kuczewskiego pozostała wtyle za swemi koleżankami: „pudełkiem zapałek“ Koziańskiego i „maszyną do szycia“ (jak nazywali staruszkę Rychtera), jedynie przez brak opanowania i doświadczenia rejdowego kierowcy, który zapewne zapomniał, że rajd, to nie jazda do dancingu podmiejskiego lecz trudny konkurs, gdzie każda brawura, lub przeciężenie maszyny daje nieobliczalne następstwa.

Jak wszystkim wiadomo, niespodzianką i to miłą zrobiły małe Fiatki 509, przychodząc do mety w doskonałej formie. Zasługa to nie tyle maszyn, które, jako wybitnie tanie wózki potrafią rozsypać się w dość krótkim czasie, ale przedewszystkiem doskonałych w swem opanowaniu i zrównoważeniu kierowców: Illiano, Kannenfelda i Perczyńskiego, oraz pp dyr. Marchlewskich, którzy opiekowali się aż do przesady swymi kierowcami, nie pozwalając im jechać zbyt prędko, obliczając im czasy i dbając, by na etapach „chłopcy“ mieli jaknajwygodniejsze mieszkania i jaknajmniej kłopotów, przez co kierowcy byli zawsze wypoczęci i pełni nadziei. O Adeerach (Austro-Daimler) nie potrzeba nic mówić, gdyż wiadomem było zgóry, że połączenie takiej marki z takimi kierowcami (Liefeldt, hr. Potocki i Dzierliński) musi dać wyniki doskonałe.

Na największe uznanie zasługują bezsprzecznie dzieci hr. Tyszkiewicza, znane Stetysze, które, jadąc na raid w stanie zupełnie nieprzygotowanym (zmontowane bez próby na kilka minut przed rejdem), idąc w trudnych dla siebie warunkach (próby szybkości, próby instalacji elektrycznej, z powodu braku czasu, ad hoc założonej i t. d ), wykazały nadzwyczajną zdolność do przebywania złych dróg i bardzo poważną wytrzymałość, połączoną z idealnem przystosowaniem do polskich warunków terenowych. Drobne ich uszkodzenia spowodowane zostały przedewszystkiem brakiem czasu na odbycie dłuższej próby przedrejdowej, oraz tem, iż kierowcy, a wśród nich i sam konstruktor, stanęli do rejdu przemęczeni forsowną pracą przy montażu i przy zwalczaniu trudności, które nieorjentujące się w doniosłości ich twórczej pracy społeczeństwo polskie piętrzy na każdym kroku, mniemając z gruntu błędnie, że co polskie, to musi być gorsze od zagranicznego. Szkoda tylko, że druga polska marka, samochód inż. Tańskiego C.W.S. nie stanął do walki sportowej, gdyż napewno osiągnąłby również bardzo dobre wyniki potwierdzając raz jeszcze, że krajowe wozy nie są absolutnie gorsze od zagranicznych a często przewyższają je znacznie z powodu przystosowania do naszych warunków. Można więc śmiało wyrazić nadzieję, że krajowa produkcja doczeka się nareszcie uznania i poparcia, na jakie w zupełności zasługuje, zważywszy na trudne warunki tak handlowe, jak i techniczne polskiego przemysłu samochodowego.

Tatry raz jeszcze odniosły poważny sukces. Kierowcy ich zgóry deklarowali, że jadą „na przegraną“, albowiem wozy te nie są budowane na szybkość, a jedynie na wytrzymałość i pewność, oraz niezawodność pracy, tak, że było do przewidzenia, iż nie spełnią one warunków prób szybkości, tak górskiej, jak i płaskiej. Jednak charakterystycznem jest, że dwa wozy, (Nr 24 i 26) nie wykazały po ukończeniu rejdu żadnych uszkodzeń, ani defektów. Koziański na swej używanej maszynce nie miał potrzeby ani razu podnosić maski, nawet podczas sakramentalnych 30 minut przed startem i traktował rejd na 3116 km. jako „miłą przejażdżkę“, a Rychter dał dowód niezwykłego zaufania do swej maszyny, jadąc na rejd i kończąc go z wynikiem dobrym, mimo, iż jego „młynek do kawy“ wykręcił już przeszło 190.000 klm. i miał dopiero raz zmienione cylindry i tłoki, zresztą bez koniecznej potrzeby. Zaznaczyć należy, iż Rychter brał udział w rejdzie zeszłorocznym i bez defektu chlubnie go ukończył na tej samej własnej maszynie.

Musimy w tem miejscu jednak zwrócić, komu należy, maleńką uwagę: szkoda tego wytrawnego kierowcy na taką starą i zużytą maszynę; czas najwyższy dać mu do rąk nowy wóz wyższej klasy, na którym mógłby on coś naprawdę ładnego pokazać, ustępując wreszcie swego pierwszego miejsca w motocyklizmie które winien już zostawić młodszym „asom“.

Doskonale spisała się zgrabna Lancia płk. Grabowskiego, przychodząc w doskonałym stanie do mety. Zasługę należy tu w równej mierze rozdzielić między kierowcę, a maszynę, która raz jeszcze potwierdziła swą wysoką klasę sportową i turystyczną.

Gorzej przedstawia się sprawa z pięknymi wozami „Bugatti“, które w komplecie nie doszły do mety. Wina leży tu przedewszystkiem we właścicielach, którzy zapomnieli, że są to maszyny rasowe, o klasie wozów wyścigowych, i nie nadają się zupełnie do dalekiego turyzmu w trudnych warunkach drogowych. Trudno wszak wymagać, by brzytwa wytrzymała temperowania ołówków. Mogą one spisywać się świetnie na wyścigach i wszelkich zawodach szybkości, ale rejd tej szybkości zupełnie prawie nie wymaga; co do nas, to uważamy, że szkoda było tę przepiękne wozy zmuszać do pokonywania piasków, błot i złych dróg; marnotrawstwem swego dobra było mordowanie motorów wybitnie szybkoobrotowych w ciągu kilkunastu godzin dziennie bez przerwy, bez chwili odpoczynku i bardzo starannej obsługi, która niemożliwa była znów bez otwarcia maski i bez znacznej straty czasu. I tak maszyny i kierowcy dokazali cudu, przebywając najgorszą część drogi, czego, nawiasem mówiąc, nikt się nie spodziewał.

W końcu z przykrością należy poruszyć sprawę wozów marki „Renault“, których było cztery. Tutaj zdania są podzielone. Jedni mówią, że zawiniły maszyny, inni, że kierowcy byli przeważnie „do niczego“. I jedna i druga strona ma część racji. Prawdopodobnie, gdyby trójka kierowców z Daimlerów, lub z Fiatów prowadziła „Renówki“ (czytaj „Rowówki“), nie doszłoby do tak przykrego nieporozumienia, jak stan wozów po rejdzie. Rzeczywiście stan większości Renaultów był opłakany, ale przecież nie można sadzać człowieka, który nigdy kierownika w ręku nie trzymał, na silny samochód i kazać mu jechać na trudny reid; ani też zwycięzcy wyścigów w Marokko nie można zmuszać do jazdy w odmiennych, znacznie łatwiejszych warunkach, gdyż nieokiełznany temperament może zaprzepaścić dotychczas dobrą reputację tych wozów. A poza tem trzeba wiedzieć, ile można żądać od maszyny, która popędzana ustawicznie i zmuszana do maksymalnego wysiłku, rozsypie się w końcu na drobne kawałki.

Patrząc jednak ogólnie na stan techniczny maszyn po rejdzie, można śmiało potwierdzić dotychczasowe zdanie, że obecnie niema już wozów złych; są tylko lepsze i gorsze, droższe i tańsze, ale każdy samochód w dobrych rękach jest dobry i potrafi cudów dokonać, nawet w tak trudnej imprezie, jak VII reid A. P.

*r.*

## NAGRODY

**A. Klasyfikacyjne:**

I nagroda — puhar Automobilklubu Polski — Cipriano Illiano (Nr. 27, sam. Fiat, ltr. 0,990, klasa G).

II nagroda (ofiarowana przez vice-prezesa A.P., p. Stefana) — Henryk hr. Schönfeld (Nr. 18, sam. Steyr, ltr. 1,495, kl. F).

III nagroda (ofiarowana przez firmę Standard Nobel) — Henryk Liefeldt (Nr. 5, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl D).

**B. Specjalne:**

1) Nagroda p. ministra spraw wojskowych za regularność jazdy (na razie nie ustalono). 2) I. nagroda ministerjum robót publicznych, za najlepsze wyniki 2 samochodów polskiej konstrukcji, firma „Stetysz“ (Stefan hr. Tyszkiewicz). 2 sam. Stetysz, ltr. 2,700, kl. D). 3) II. nagroda ministerjum robót publicznych (przechodnia) za najlepsze rezultaty bez względu na próby szybkości — Adam hr. Potocki (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 4) nagroda dla zespołu fabrycznego—firma „Austro-Daimler“ w Warszawie. 5) Nagroda komisji sportowej A. P. dla członka jednego z klubów automobilowych, uznanych lub afiljowanych, który prowadząc własny samochód, osiągnie najlepsze rezultaty — Henryk Liefeldt (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 6) nagroda prezesa Automobilklubu Polski, ś. p. Stanisława Grodzkiego, dla jednego z klubów uznanych lub afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty — Henryk Schönfeld (sam. Steyr, ltr. 1,495, kl. F, dla Oesterr. Automobil-Club w Wiedniu). 7) Nagroda prezesa Automobilklubu Polski, Karola hr. Raczyńskiego, dla członka jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiljowanych, który prowadząc maszynę o zamkniętej karoserji, należącej do jednej z klas D lub E, osiągnie najlepsze wyniki — Stefan hr. Tyszkiewicz (sam. Stetysz, ltr. 2,700 kl. D). 8) Nagroda prezesa komisji sportowej A. P., p. Janusza Regulskiego, dla zespołu klubowego (przechodnia) — Automobilklubowi Polski, zdobyta poraz pierwszy przez zespół, składający się z pp.: Henryka Liefeldta, Józefa Grabowskiego i Stefana hr. Tyszkiewicza. 9) Nagroda czasopisma „Auto“, dla kierowcy, jadnemu z pośród dwu pierwszych grup, który ukończy raid bez punktów karnych i posiadać będzie najtańsze podwozie — Cipriano Illiano (sam. Fiat, ltr. 0,990, kl. G). 10) Nagroda firmy „Standard-Nobel“ w Warszawie — za największe odchylenie od przepisanej szybkości na próbie wytrzymałości—Henryk Liefeldt (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D) 11) Nagroda państwowego monopolu tytuniowego—za najlepsze rezultaty na mieszance spirytusowej—Witold Rychter (sam. Tatra, ltr. 1,038, kl. G). 12) Nagroda Tow. „Vacuum Oil Company“ — za największą przeciętną szybkość na wszystkich etapach łącznie — Józef Grabowski (sam. Lancia, ltr. 2,750, kl. D). 13) Nagroda państwowej fabryki olejów mineralnych „Polmin“ — za najlepszą klasyfikację w swej kategorji Henryk Liefeld (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 14) Nagroda akademickiego klubu samochodowego w Warszawie — za najwyższe procentowe odchylenie od minimalnej szybkości, przepisanej dla górskiej próby szybkości na Kocierzy — Zygmunt Rahnfeld (sam. Fiat, ltr. 999, kl. G). 15) Nagroda Tow. „Karpaty“ — za najlepsze rezultaty na olejach „Galkar“ — Adam hr. Potocki (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 16) Nagroda S. K. F szwedzkie łożyska kulkowe — za najlepsze wyniki na samochodzie polskiej konstrukcji — Stanisław hr Gorzeński-Ostroróg (sam. Stetysz, ltr. 2,700, kl D)

Plakiety złote i dyplomy za ukończenie raidu ze znakomitym wynikiem: 1) Cipriano Illiano. 2) Henryk hr. Schönfeld. 3) Henryk Liefeldt. 4) Zygmunt Rahnenfeld. 5) Władysław Perczyński. 6) Adam hr. Potocki. 7) Charles Betaque. 8) Euzebiusz Dzierliński. 9) Gotfryd Zangl. 10) Józef Grabowski, 11) Władysław Żukowski. 12) Tadeusz Koziański.

Plakietę srebrną i dyplom za ukończenie raidu z dobrym wynikiem: 1) Witold Rychter.

Plakiety bronzowe i dyplomy za ukończenie raidu: 1) Wacław Krzeczkowski. 2) Stanisław Gorzeński-Ostroróg. 3) Zdzisław Skarbek-Tłuchowski. 4) Stefan hr. Tyszkiewicz. 5) Pani Franciszka Lüning, 6) Marcel Barthes. 7) Robert Korybut-Daszkiewicz.

Klasyfikacja ogólna: C. Illiano (sam Fiat, Nr. 27, kl. G, ltr. 0,990, suma punktów + 67 i pół); 2) H. hr. Schönfeld (sam Steyr, Nr. 18, kl. F, ltr. 1,495, suma punktów + 65,89); 3) H. Liefeldt (sam. Austro-Daimler, Nr. 5, kl. D, ltr. 2.999, suma punktów + 65,84); 4) Z. Rahnenfeld (sam. Fiat, Nr. 28, kl. G ltr. 0,990, suma punktów + 65); 5) W. Perczyński (sam. Fiat, Nr. 29, kl. G, ltr. 0,990, suma punktów + 63); 6) A. hr. Potocki (sam. Austro-Daimler, Nr. 3, kl. D, itr. 2,999, suma punktów + 59; 7) Ch Betaque (sam. Steyr, Nr. 17, kl. F, ltr. 1,495, suma punktów + 50,91); 8) E. Dzierliński (sam. Auslro-Daimler, Nr. 4, kl. D, ltr. 2,999, suma punktów + 50,69), 9) G. Zangl (sam. Steyr, Nr. 1, kl C, ltr. 4,890, suma punktów + 47 i pół) 10) J. Grabowski (sam. Lancia, Nr. 9, kl. D, ltr. 2,570, suma punktów + 43); 11) W. Żukowski (sam. Steyr, Nr. 19, kl. F, ltr. 1,495, suma punktów + 37 i pół); 12) T Koziański (sam. Tatra, Nr. 26, kl. G, ltr. 1,038, suma punktów + 10 i pół); 13) W. Rychter (sam. Tatra, Nr. 24, kl. G, ltr. 1,038, suma punktów — 22 i pół); 14) W. Krzeczkowski (sam. Chrysler, Nr. 2, kl. C, ltr. 4,775, suma punktów — 123 i pół); 15) St. Gorzeński-Ostroróg (sam. Stetysz, Nr. 8, kl. D, ltr. 2 700, suma punktów — 136); 16) Z. Skarbek-Tłuchowski (sam. Renault, Nr. 22, kl. F, ltr. 1,476, suma punktów — 136 i pół); 17) St. hr. Tyszkiewicz (sam. Stetysz, Nr. 7, kl. D, ltr. 2,700, suma punktów — 232 i pół); 18) Pani F. Lüning (sam. Steyr, Nr. 20, kl. F, ltr. 1,495, suma punktów — 305); 19) M. Barthès (sam. Renault, Nr. 21, kl. F, ltr. 1,746, suma punktów 412); 20) Korybut-Daszkiewicz (sam. Renault, Nr. 14, kl. D, ltr. 2,120, suma punktów — 1014 i pół).

Przebyli ponadto całą trasę raidową, poza konkursem: Nr. 25, Tatra — Tadeusz Kuczewski; Nr. 15, Ansaldo — dr Stark; Nr. 23, Renault — Courtin.

Plakiety honorowe przyznano: złotą — komandorowi Raidu, p. Januszowi Regulskiemu; srebrne — wicekomandorom, pp. Załęskiemu i hr. Krasińskiemu. Nagrodę koleżeńską — otrzymała p. Franciszka Lüning, obdarzona burzą oklasków (Steyr).

# Sygnalizujemy:

## „Stetysze".

W roku 1928 ma wyjść z warsztatów około 300 nowych „Stetyszów". Sprzedano już 7 tych maszyn, znacznie ulepszonych, posiadających blokowane dyferencjały, potężną ramę, doskonałe amortyzatory, niezawodne resorowanie. W warsztatach przy ul. Fabrycznej Nr. 3 oglądaliśmy halę montażową, szeregi obrabiarek, warsztaty karoseryjne — wszystko pełne pracowitego pośpiechu robotników i majstrów Czuwają nad wszystkiem inżynierowie: hr. Tyszkiewicz i ks. Lubomirski. Przystosowanie fabryki do produkcji czynnej „Stetyszów" jest na ukończeniu.

## Targi w Łazienkach.

Targi samochodowe, które już za dni parę urządzone będą na dochód Polskiego Komitetu Olimpijskiego w Stadjonie w Łazienkach, otrzymać mają zakres nieco ciaśniejszy niż z początku zamierzony. Wystawiają głównie firmy polskie, natomiast szereg poważnych przedstawicieli zagranicznych odmówiło udziału, głównie z tego powodu, że lipiec uważany je t w handlu samochodowym za miesiąc martwy. W ten sposób Targi będą miały raczej charakter ciekawego pokazu, dokumentującego rozwój automobilizmu w Polsce.

## 44-ech.

44 młodzieńców ukończyło miejską szkołę samochodowo lotniczą na Lesznie. Nie nadesłano nam obiecanej listy tych absolwentów, którzy już wkrótce staną u startu, aby w wyścigu pracy walczyć o miejsca najlepsze. Pożegnani krzepiącem, żołnierskiem słowem dyrektora szkoły, płk. Meyera znajdą być może rychło okazję do wprowadzenia czynnika energji i pośpiechu w bezładną, uciekającą od postępu i wszelkich nowinek plątaninę niejednego warsztatu Niech się tem nie zrażają — i broń Boże nie zarażają. Szkoda byłoby czterech lat dobrze poprowadzonej, praktycznej nauki.

## „Zlot gwiazdzisty".

Na wielkie uroczystości lotnicze, zorganizowane na placu manewr w Vincennes pod patronatem syndykatu prasy francuskiej, przewidziane było przybycie wojskowych eskadr lotniczych Belgji, Turcji, Rumunji, Polski i innych krajów. Pierwsza przybyła gorąco oklaskiwana przez publiczność eskadra polska, złożona z 3-ch samolotów. Załogę samolotów stanowili piloci: płk. Sendorek, majorowie Makowski i Wideń, oraz obserwatorzy mjr. Rychłowski, Kalinowski i Fryzer. Eskadra polska odleciała z Warszawy w sobotę o 6 rano i przybyła do Vincennes punktualnie o godz. 3.30 w chwili przybycia prezydenta Doumergue'a. Lotnicy nasi zostali przedstawieni p. Prezydentowi, który gorąco winszował im sukcesu.

## Dwaj szoferzy paryscy.

Organ sowieckiego pisma automobilowego „Awtodor" w Nr. 2|28 zamieszcza wielce charakterystyczne opowiadanie pewnego dygnitarza bolszewickiego bawiącego chwilowo w Paryżu. Jadąc taksówką, wszczął on rozmowę z szoferem, jak się okazało byłym oficerem gwardji rosyjskiej, który dowiedziawszy się, że ma do czynienia z człowiekiem przybyłym z Rosji mimowoli wykrzyknął: „Jak się Pan stamtąd wyrwał". Bolszewik mu odrzekł, że nie wyrywał się wcale, lecz przyjechał legalnie, i oczywiście powraca do Rosji. Na to mu szofer powiedział: „Pan nie przyjechał z Rosji — bo Rosji niema. Myśmy ją ze sobą zabrali. Wy macie jakiś tam związek sowiecki, stanowiący schronisko dla wrogów współczesnej cywilizacji, spiskujących przeciw braterstwu narodów, zwalczających wszystko, co świętego na ziemi i w niebie". Dygnitarz sowiecki niezrażony cierpkiemi słowami oficera-szofera zaczął mu opowiadać o nowej Rosji i przy pożegnaniu miał mu powiedzieć, by wychował swego syna na lojalnego obywatela i budowniczego Związku Sowieckiego, a może kiedyś ów syn wystara się o amnestję dla ojca, żebrzącego na bulwarach Paryża.

Ostre, nabrzmiałe goryczą sł wa nie nadawały się do powtórzenia na łamach urzędowej prasy sowieckiej. Należało więc skombinować ciąg dalszy, powtarzając rzekomo prawdziwe opowiadanie innego szofera tym razem francuza, z którym się zetknął nasz dygnitarz. Szofer ten miał mu zazdrościć stałego pobytu w Moskwie i podobno powiedział, że uważa ją za swoje rodzinne miasto. „Byłbym najszczęśliwszym człowiekiem, gdybym mógł stale pracować w Moskwie" — miał wyrzec szofer. Bolszewik kończy swe opowiadanie, mówiąc ze sztucznym patosem: „Moskwa straciła białogwardzistę — zyskała francuza. Pierwsi stanowią tysiące, drudzy dziś miljony, a jutro setki miljonów we wszystkich częściach świata. Białogwardzista powiedział: „Rosji niema — ona tutaj z nami na wygnaniu". „Tak ona tutaj pomyślałem, po słowach szofera".

Bolszewicy są zdania, że słowa starczą za czyny, lecz potok najbardziej kwiecistych słów nie zmyje straszliwej prawdy, że w państwie największego terroru na świecie coraz to straszliwsza nędza moralna i materjalna szczerzy swe spróchniałe zęby. W istocie trzeba być bardzo naiwnym, by iść na lep słów, rzucanych na wiatr bez głębszego wewnętrznego przekonania. (*B. J.*)

## Lot dookoła Francji.

W dniu 21 z. m. 34 eskadra lotnicza francuska dokonała okrężnego lotu w — liczbie 55 aparatów — dookoła Francji.

Trasa obejmowała: Tours, Avord, Choteauroux, Caseaux, Pau, Tuluzę, Marsylję, Lion, Dijon, Thionville i przybyła 23 b. m. do le Bourget pomiędzy 6 — 7 wieczorem w dobrej kondycji, pomimo kilku „pann" i nie dających się uniknąć drobnych uszkodzeń niektórych aparatów.

Urzędowy biuletyn zaznacza, że ze względu na liczbę biorących w tym locie aparatów dużą trasę i szybkość, lot ten ma nader poważne znaczenie ze względów strategicznych.

## Eksplozja rakietowego „automobilu na szynach".

W dniu 23 z. m. odbywały się w Niemczech na odcinku kolejowym St. Klein — Burgwedel a Celle — próby z rakietowym automobilem, biegnącym po szynach.

Pierwszy start t. zw. „Raka № 3" o godzinie 2½, po poł. udał się znakomicie. Podczas przebiegu wybuchły przedwcześnie dwie przednie rakiety t. zw. hamulcowe, rozsiewając gęste kłęby dymu wznoszące się ku obłokom. Wóz zatrzymał się około trzech kilometrów poza celem i przy pomocy motorowej drezyny był przyprowadzony z powrotem na start.

Przy tej pierwszej próbie wykonał on szybkość 254 godzino-kilometrów. Początkowe szybkości wynosiły 62, 159, 190, 254, poczem wskutek działania siły hamującej przednich rakiet szybkość spadła na 159, 204 i 160 kilometrów (patrz zdjęcie na str. 1)

O godzinie 4 min. 20 przystąpiono do drugiej próby. Startowanie nie szło tak gładko jak przy pierwszej, wobec czego właściciel warsztatów, które wykonały wóz, p. Fryc Opel, przybliżył się do wozu w celu sprawdzenia przyrządu służącego do zapalania rakiety. Jest to kabel długości 20 metrów, przy pomocy którego uruchamia się mechanizm, znajdujący się wewnątrz wozu. Natłok publiczności zwiększał się z każdą chwilą, policja z trudnością mogła utrzymać jaki taki porządek.

Z chwilą gdy rozległ się głos wystrzału na starcie, oznajmiający o rozpoczęciu próby, wóz z ogłuszającym hukiem stoczył się z nasypu, kłęby dymu wzbiły się w górę, tłumy oszołomione narazie ogarnęła pan Gdy rozwiał się dym ujrzano tlejące już tylko szczątk

# Egzaminator mówi:

Minęły już na szczęście czasy, gdy można było pochwalić się przed znajomymi, że się jeszcze nigdy nie jechało autem. Obecnie każdy przeciętny obywatel nietylko jeździ samochodem, ale uważa sobie za punkt honoru po przejściu kursu w szkole samochodowej (patrz ogłoszenia, „dobór towarzystwa", „bezrobotnym bezpłatnie".. samochód o dwóch sterach"...) stanąć do egzaminu na prawo jazdy, by uzyskać pozwolenie urzędowe na prawo samodzielnego rozbijania słupów telegraficznych, oraz przejeżdżania ludzi, o czem gazety zwykle piszą w rubrykach „orgje samochodowe". Jednak egzamin taki jest dość trudny, zważywszy na to, iż egzaminator jest zazwyczaj człowiekiem „bez serca", niewrażliwym na wysokie stanowisko społeczne kandydata, obietnice gór złotych ze strony starego ojca delikwenta, lub wreszcie na „oko" pięknej pani, której zbyt często zmuszony jest po egzaminie komunikować, że „nóżki pani są prześliczne, ale z jazdy to jest zupełnie nie zupełnie"... A wszystko dlatego, że przysłowiowa trema każe egzaminowane mu czynić niezliczoną ilość głupstw, wpadać na chodniki, zatrzymywać się w miejscach, gdzie takie zatrzymanie grozi zderzeniem z innemi wehikułami, pędzić naoślep wśród zdążającej do tramwaju publiczności, trąbiąc przytem zawzięcie i czyniąc nieopisany zamęt w ruchu ulicznym. A wszystkiemu jest winna trema, lub zbytnia pewność siebie! Często zdarza się, że egzaminator w obliczu bezpośredniego niebezpieczeństwa ciągnie za dźwignię hamulca, zatrzymując samochód w ostatniej chwili i spotyka się z gwałtownym wyrzutem ze strony nadobnej kandydatki: „a bo to wszystko przez pana!

Dlatego też pozwalam sobie skreślić kilka poniższych uwag, ku pożytkowi sportowców i kierowców zawodowych, którzy zgłaszają się do egzaminów.

Kochany kierowco! Przed przyjściem na egzamin z jazdy zechciej nauczyć się przepisów o ruchu ulicznym, byś nie robił błędów, które mogą wydać niezbyt pochlebne o Tobie świadectwo! Piękne Panie, nie róbcie „oka" do egzaminatora, lecz kierujcie je w kierunku jazdy, a w żadnym razie, gdy sytuacja staje-się groźna, nie puszczajcie kierownika, nie chwytajcie się kurczowo egzaminatora, gdyż ten Was od katastrofy nie uratuje.

Ruszając z miejsca, upewnijcie się, czy silnik wogóle pracuje i nie zapominajcie włączyć prawidłowo pierwszej przekładni, łagodnie puszczając pedał sprzęgła. Gdybym się Wam zdarzyło zgasić motor, nie przejmujcie się tem zbytnio, gdyż egzaminator jest człowiekiem wyrozumiałym i wie, co to znaczy zdenerwowanie.

Podczas jazdy nie trąbcie w miejscach pustych, a tylko w razach rzeczywistej potrzeby, gdyż ustawiczne trąbienie bez potrzeby zdenerwuje tylko egzaminatora, nie przynosząc Wam żadnej korzyści.

Gdy macie wolną drogę, jedźcie śmiało, by nie tracić drogiego czasu, jednak w tłoku na przystankach tramwajowych, na skrzyżowaniach i zakrętach zwalniajcie znacznie, by nikomu nie wyrządzić krzywdy. Nie hamujcie zbyt gwałtownie, jeżeli nie ma niebezpieczeństwa, gdyż może wtedy na Was coś z tyłu najechać i podawajcie zawsze zawczasu znaki ręką.

Przy skrętach nie przejeżdżajcie na lewą stronę i zmieńcie w chwili właściwej przekładnię na niższą. Nie tamujcie swym Whippetem nigdy ruchu ulicznego i nie narażajcie się na uwagi policjantów. Pamiętajcie, że znak posterunkowego „stój" i Was też obowiązuje, więc dawajcie na te znaki pilne baczenie.

Unikajcie gwałtownego wyjeżdżania z za wyprzedzonych wozów i bądźcie zawsze przygotowani na to, że z za wyprzedzonego wozu ktoś nieostrożny wyskoczy wprost pod koła waszej maszyny. Nigdy nie skręcajcie w lewo, o ile egzaminator życzy sobie jechać w prawo

Unikajcie bliższego zetknięcia z tramwajem, latarnią i teściową, jako, że są to objekty mocne, a potężne, które ze zderzenia wyjdą zawsze bez szwanku, a Wasze reputacje zupełnie popsują. Ze strony rowerzystów i małych dzieci bądźcie przygotowani na najbardziej nieoczekiwane niespodzianki, do rzucenia się pod koła włącznie. Pamiętajcie wtedy, że nie sztuką jest mieć wypadek bez własnej winy, ale sztuką jest tego wypadku uniknąć.

Szanujcie swoje nerwy, nerwy egzaminatora i w końcu nerwy swej maszyny. Wiedźcie, że Wasze zdenerwowanie pociągnie za sobą przedewszystkiem zdenerwowanie samochodu, a objawi się to w silnem rzucaniu i niespokojnym biegu maszyny, co nigdy nie będzie świadczyło o Was dodatnio.

Bądźcie zawsze swobodni i spokojni, nawet w obliczu groźnego niebezpieczeństwa i miejcie pewność, że egzaminator jest człowiekiem wyrozumiałym i dbałym o Wasze i otoczenia bezpieczeństwo, a w żadnym żadnym razie oceny nie stawia stronniczo. Ale również wiedzcie, iż jest on istotą uprzejmą, więc, gdy powie „dobrze", znaczy to „zaledwie dostatecznie"... I dlatego nie myślcie, iż jeździcie już jak sam Bitschan, Liefeldt, lub Grabowski i trzymajcie swe wyścigowe popędy przez dobry roczek na uwięzi.

Gdy znacie dokładnie przepisy i weźmiecie do serca powyższą uwag garść, możecie być pewni, że decyzja egzaminatora nie będzie zbyt sroga, a wtedy uradowani uchylcie lekko kapelusza (Panie — dajcie piękną rączkę do pocałowania) i idźcie niezwłocznie do kościoła, polećić się na przyszłość szczególnej opiece św. Krzysztofowi, patronowi automobilizmu.

Co do mnie osobiście radziłbym przedstawić się i naczelnikowi Olechnowiczowi, oraz komendantowi Fuchsowi z Oddziału Ruchu Ulicznego, a to w myśl znanej starorzymskiej maksymy: „Panu Bogu świeczkę, a djabłu ogarek.

Na tem żegnam moje kochane Auto— czytelniczki i Lot — czytelników do następnego numeru.

*W. R.*

samochodu. Na szczęście wypadków z ludźmi udało się uniknąć.

Przyczyną wypadku był przedwczesny wybuch hamulcowej rakiety, który miał nastąpić dopiero na drugim kilometrze.

Okazało się więc, że aparat rakiet hamulcowych pozostawia dużo do życzenia i dalsze próby z nim grożą dużem niebezpieczeństwem nie tylko pragnącym użyć emocjonującej przejażdżki ale i przyglądającej się publiczności, wobec czego do następnych doświadczeń publiczność nie będzie dopuszczona.

(/)

### Silniki a benzyna.

Nonsensem byłoby kupować licencje na takie silniki, które, choć nadzwyczajne, funkcjonować potrafią sprawnie tylko na benzynie zagranicznej, jakiej w Polsce nie mamy i mieć nie możemy. Dlatego Ministerjum Komunikacji, zamawiając jakiekolwiek silniki niechybnie pomyślało o tem, że muszą one być dostosowane do paliwa polskiego. W razie przeciwnym albo: 1) silniki przystosowane do benzyny nadzwyczaj lekkiej, funkcjonowałyby wadliwie na cięższej, polskiej (co można zaobserwować na lotnisku) albo 2) dla nowo-zamówionych takich kilkudziesięciu silników należałoby nabywać benzynę zagranicą — co jest niedopuszczalne z wielu względów.

Zaś rafinerje polskie mają tak ze względu na gatunek surowca, jak i z powodu swych urządzeń ściśle ograniczone możliwości w zakresie wytwarzania benzyny super-lekkiej.

Tyle możemy powiedzieć głośno. I bardzo prosimy o bliższe informacje.

### Rozmach „Ursusa"

Niebywały jak na polskie stosunki rozmach pracy widzimy w zakładach „Ursusa". Wyprodukowały one dotychczas około 60 samochodów półciężarowych „Spa", a do końca roku wypuszczą ich razem 500, czyli że uwzględniając dni nierobocze, fabryka „Ursusa" wypuszcza średnio 2 samochody dziennie.

Poczynając od odlewów, kończąc na karoserji — wszystko jest wykonane w kraju.

Na terenach fabrycznych (około 30 ha) pracuje około 400 obrabiarek i maszyn, kierowanych przez polski personel i obsługiwanych przez polskiego robotnika. Hala maszyn ma około 20.000 m. kw. powierzchni.

W tych dniach wypuszcza fabryka 2 próbne samochody ciężarowe. Oprócz tego ukończone będą wkrótce przygotowania do seryjnej produkcji wozów terenowych 3-osiowych (6-cio kołowych) i aut osobowych—wszystko według planów polskich, opracowanych przy udziale szefa biura konstrukcyjnego inż. Jakusza i kierownika technicznego inż. Kraczkiewicza.

Wreszcie i polskie traktory „Ursusa" na jesieni roku przyszłego pójdą do pracy na rolę, tymczasem trwa uzgodnianie poglądów co do typu traktora — między rolnictwem a władzami wojskowemi, jako że każda rzecz pracująca podczas pokoju, musi się przydać i podczas wojny.

90 proc. akcji „Ursusa" znajduje się w posiadaniu Banku Gospodarstwa Krajowego.

### Gdzie szkolić kierowcę?

Wydział ruchu kołowego Komisarjatu Rządu wydał szkołom kierowców samochodowych zakaz uprawiania nauki w Śródmieściu. Przepisy grożą karą do 500 zł. kandydatom na szoferów, uczącym się jazdy w mieście. Zarządzenie jest słuszne i celowe w zasadzie, są jednak w Warszawie ulice zupełnie pozbawione ruchu, gdy tymczasem np. szosa do Wilanowa (i inne), choć będąca poza miastem, jest bardzo ruchliwa i nie nadaje się do eksperymentów młodego kierowcy. O ile nam wiadomo, wielkie stolice europejskie poprostu przeznaczyły na teren nauki niektóre odludne wielkie place i szerokie ulice, co wydaje się najlepszem wyjściem. Publiczność i szoferzy wiedzą gdzie trzeba szczególniej uważać; szkoły samochodowe zaś nie mają kłopotu z szukaniem coraz to innych terenów.

### Anarchja wśród autobusów.

Autobusy, krążące między Warszawą, a miasteczkami i miastami w województwie warszawskiem odchodzą z placu Unji Lubelskiej, z ulicy Grójeckiej i t. d.—kiedy chcą i jak chcą. Dotychczas tylko jedna linja autobusowa, —„Skowar", utrzymująca komunikacje ze Skolimowem i Konstancinem, mogła okazać nam rozkład jazdy. Sprawa wprowadzenia rozkładu jazdy na linjach autobusowych powinna być jaknajszybciej uregulowana.

### Pech.

Jak się komu nie wiedzie — to nie wiedzie. Pękała mi kierownica, teraz odlatują koła. Tak mógłby powiedzieć o sobie jeden z najdroższych automobili — gdyby potrafił mówić. Ale on nie przemówi — jest za dumny w swej pysze. W każdym razie nie ufamy mu i nie będziemy ufać dotychczas, dopóki nie wytłumaczy nam dokładną ekspertyzą labaratoryjną przyczyn każdego ze swych niepowodzeń.

### Klub Tatry.

Grono — dość liczne — zwolenników Tatry ma założyć z początkiem sezonu jesiennego „Klub Tatry". Jest to bardzo sympatyczna inicjatywa. Życzylibyśmy, aby powstały także kluby Steyszów, Steyerów, Fiatów, Chryslerów, Daimlerów. i t.d. Cóż za przedziwnie wesołe i miłe wyniknęłyby stąd konkurencje — o liczbę członków, o najpiękniejszą defiladę, o najoryginalniejsze uszeregowanie klubowych karoserji!

Żarty na bok — założenie takich klubów dałoby korzyści nietylko propagandowe dla firm, już i tak mających ustaloną renomę, lecz i posiadaczom aut, którzy mieliby obszerne pole do stworzenia sobie praktycznych i tanich sposobów wspólnej konserwacji maszyn.

## *Na wirażu...*

*GŁAZ NA DRODZE.*

*Niepodobna zapomnieć: parę lat temu, gdy setki samochodów wracały do Warszawy z kilometru lancè pod Wyszkowem — na drodze — gdzieś niedaleko Radzymina znalazł się o l b r z y m i g ł a z. Musiało go zatoczyć na środek drogi — z mozołem i wysiłkiem niemałym aż kilku ludzi, pracowicią szykujących tę straszliwą niespodziankę pędzącym w obłokach kurzu maszynom Jakim sposobem nie pozostała tam kupa drzazg, spiętrzająca się z przybyciem każdego nowego wozu — tego nie mogę zrozumieć. Ktoś cudem głaz wyminął; ktoś utknął w rowie raptem skręciwszy; ktoś popędził z powrotem, zatrzymując tempo powrotu; ktoś zajął się uprzątnięciem głazu ze środka drogi.*

*Kilku chłopców przyglądało się temu wszystkiemu złośliwie i jakby z pewnym żalem. Bo przecież spodziewali się tu trupów — a może trupów bogatych w „zygorki złotne" i „dulary" i „śrybne papierośnice"?*

*Na szczęście — nikt się nie zabił i żadna maszyna nie zginęła.*

*Ale ten głaz na drodze? Czy to nie symbol przerażającej ciemnoty i złośliwości? Czy coś się właściwie od tego czasu zmieniło?*

*Na miłość boską—uczcie, uczcie w szkołach bez wytchnienia — że samochód i motor — to nie wrogowie, to najwięksi przyjaciele człowieka. Jest to ważniejsze dla szkół powszechnych — niż nauka francuskiego. — —*

*HYMN MOTORU*

*Kubala i Idzikowski być może lecą właśnie nad kołyszącymi się, zielonemi falami Atlantyku. Nad nimi pierzaste chmury, i słońce, zachodzące im tak długo, jak nigdy przedtem — gdyż gonią zachód słoneczny, kryjący się wreszcie przed nimi za dalekim amerykańskim far West'em.*

*Tak przeminą godziny i dziesiątki godzin, kołyszące się w rytm motoru, a potem — z ulgą dla aparatu i lotników, spadające gdzieś wdół, w tył, na samo dno oceanu wieczności. Im więcej*

*spadnie tych godzin, tem prędzej wschodzące słońce rozzłoci olbrzymią Nową Stolicę świata, lub nieobjęte łuny gorejące nad New-Yorkiem, — niczem opar sławy — otoczą polskich lotników, apostołów imienia polskiego.*

*Albo też — wśród gwałtownych wichrów, w nieodgadnionym mroku, w nawałnicy ślepiącej i wyrywającej energję z mięśni najbardziej hartownych — zabraknie naraz krwi w monotonnem życiu motoru. Niczem puls gorączkowy lub zamierający — zagra lotnikom motor przyspieszone nieprawidłowe takty, łudząco ożywione, podniecone szaleństwem klęski — lub omdlewając powoli i nieustannie, będzie skarżył się głosem ludzkim w przeczuciu końca ostatecznego. I oto nie olbrzymią sławą — o nie — lecz łopocącą całunem śmiercią — nie imieniem wielkiem, lecz zgubą niemal bezimienną, wśród tylu innych ofiar mało dostrzegalną z wysokości przeszłych tryumfów — oto czem stanie się czyn polskich lotników.*

*Cała Polska pragnie wszystkiemi nerwami, żeby dolecieli. Cała Polska wie, że dolecą! Dolecą napewno! napewno!!*

*Ale — gdy dolecą — będziemy wiedzieli—że to motor, kochany motor, niezawodne i genjalne dziecię myśli ludzkiej miał decydujący głos w ludzkich zmaganiach się między wszystkiem, a niczem, głos—którem upośluszne były wszystkie żywioły, pętające na wschód i zachód od Azorów wolę i siły polskich lotników.*

*Oto dlaczego śpiewamy nowe hymny: hymny motoru.*

*Twos*

# Szkolnictwo mechaniczne

### Szkoły dla mechaników-szoferów

Do szkół technicznych przyjmowani są kandydaci, mający skończone 4 klasy szkoły średniej ogólno kształcącej, lub 7 oddziałów szkoły powszechnej, albo pełną szkołę rzemieślniczo przemysłową: prócz tego wymagany jest egzamin wstępny z języka polskiego, matematyki i rysunku odręcznego.

Wydziały samochodowo-lotnicze posiada cały szereg szkół: w **Warszawie** — Państwowa Szkoła Techniczna (Hoża 88) i Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego (Leszno 72) przodują w urządzeniach i personelu nauczycielskim. **Bydgoszcz** ma przy Państwowej Szkole Przemysłowej (ul. Św. Trójcy 11) wydział samochodowo-lotniczy o kursie $1^1/_2$ rocznym (3 semestry). Przyjmowani są kandydaci lat 17 — 24, którzy ukończyli bądź 3 letnią szkołę rzemieślniczo-przemysłową (oddział ślusarski), bądź szkołę mistrzów-mechaników, bądź są zawodowemi ślusarzami, mogą wykazać się praktyką 4-letnią i próbną pracą czeladniczą. (Przy składaniu podania załączyć należy: życiorys, metrykę, świadectwo szkolne. lub czeladnicze, świadectwo moralności, zaświadczenie o obywatelstwie polskiem). Nauka jest bezpłatna, lecz każdy absolwent obowiązany jest odsłużyć, 18 miesięcy w formacjach lotniczych względnie samochodowych Wojska Polskiego, niezależnie od obowiązującej służby wojskowej. Godzin zajęć jest 40 — 43 tygodniowo W **Grudziądzu** Państwowa Szkoła Budowy Maszyn, w **Krakowie** Państwowa Szkoła Przemysłowa (Al. Mickiewicza 7) na wydziale mechaniczno-technicznym, w **Wilnie** — Państwowa Szkoła techniczna kształcąca techników-mechaników i szoferów. Pozatem w **Warszawie** istnieją, organizowane przez Towarzystwo Kursów Technicznych (Mokotowska 6) sporadycznie, kursy samochodowe, przyjmujące kandydatów według warunków podanych na wstępie. Identyczne Towarzystwo istnieje w **Poznaniu.**

### Kursy kierowców samochodowych

Do wiosny 1925 r. istniało zaledwie kilka kursów, przeważnie na terenie Warszawy, które były prowadzone na zasadach, ustalonych jeszcze przed wojną. Z chwilą gwałtownego wzrostu ruchu samochodowego wynikła potrzeba dostarczenia znacznej ilości kierowców. Zaczęły powstawać kursy w tak szybkiem tempie, że w ciągu bardzo krótkiego czasu w samej Warszawie istniało ich 16. Okres rozwoju kursów trwał jednak zaledwie. niecały rok, gdyż napływ kandytatów zaczął gwałtownie spadać. Niektóre koncesje wskutek tego nie zostały nawet wyzyskane. **Pozostało w Warszawie ledwie 5 — 6 kursów, których istnienie i organizacja były oparte na zdrowszych podstawach** i te przetrwały dotychczas.

Zadaniem ich jest wyszkolenie zawodowych kierowców i amatorów przez danie im podstawowych wiadomości o prowadzeniu samochodu, obsłudze, montażu, zaznajomienia z działaniem silnika spalinowego, materjałami pędnemi, budową samochodów, wreszcie — z przepisami obowiązującemi dla ruchu kołowego.

Kursy są przeważnie 3-miesięczne, obejmują cykl wykładów w godzinach wieczorowych, co umożliwia naukę ludziom zarobkującym w ciągu dnia. Dla ułatwienia rozpoczynania nauki w każdym czasie całkowity kurs podzielony jest na poszczególne działy, obejmujące nprz. karoserję, podwozie, silnik, elektrotechnikę w zakresie samochodu i t. d. Każdy z tych działów stanowi całość i może być przesłuchany niezależnie od innych. Zatem **kolejność przesłuchania wszystkich działów nie gra roli.** Jest to znaczne udogodnienie dla słuchaczy, wymagające jednak systematycznego ujęcia zagadnień w poszczególnych działach nauki przez kierownictwo kursów.

W chwili obecnej **na całym terenie państwa istnieje przeszło 30 kursów** z liczbą uczących się od kilku do kilkuset na poszczególnych kursach.

Naogół wyniki wyszkolenia są niezłe. Pożądane jednak byłoby, aby właściciele kursów traktowali swoje zadanie mniej oglądając się na zyski, a przedewszystkiem by nie dążyli do masowej fabrykacji kierowców, niedostatecznie przygotowanych do swego zawodu. Złożenie bowiem egzaminu przed komisją wojewódzką, która bada jedynie umiejętność prowadzenia samochodu i znajomość obowiązujących przepisów o ruchu kołowym, nie przesądza sprawy, czy kandydat na kierowcę ma pojęcie o konserwacji samochodu, oszczędnej jeździe, umiejętności radzenia sobie w wypadkach wreszcie — wogóle o obchodzeniu się z samochodem. Ostatnie zagadnienie ma bodaj najważniejsze znaczenie ze względu na, że **umiejętne obchodzenie sie z maszyną decyduje o czasie jej pracy i ilości przejechanych kilometrów, a zatem jest to zagadnienie ekonomiczne, mające ważne znaczenie dla państwa.**

W chwili obecnej kierownicy kursów poczuli się zagrożeni w swej egzystencji w związku z ostatniem rozporządzeniem p. Prezydenta Rzplitej o unormowaniu ruchu kołowego pojazdów mechanicznych —Rozporządzenie to bowiem nie wspomina o konieczności wylegitymowania się przed komisją wojewódzką świadectwem z ukończenia kursów. Nieporozumienie to świadczy właśnie o wypaczonych pojęciach wielu obywateli, upatrujących w samym fakcie posiadanej koncesji źródło zysków, zupełnie niezależnie od wyników swej pracy nauczającej. Władze miarodajne już wyjaśniły niektórym bardziej zaniepokojonym właścicielom koncesji, że kursy te istnieją **dla szerzenia fachowej wiedzy,** a nie dla przygotowania kandydatów do egzaminów przed komisją wojewódzką. Nie komisja ta ma obowiązek badania czy kandydat posiada wiedzę techniczną fachowo, lecz właściciele samochodów osądzą, czy kursy spełniają swoje zadanie. Racją ich bytu są wyniki: **szkoła, dbająca o swoje dobre imię, winna baczyć by świadectwo nie dostało się w niepowołane ręce.** Przesądem jest, że samo świadectwo ukończenia jakiejś szkoły tego czy innego zakresu daje przywileje w życiu. O powodzeniu w pracy decyduje fachowość człowieka.

### Szkoła pilotów.

Sprawa wyszkolenia dostatecznej liczby pilotów i mechaników lotniczych, jest kwestją pierwszorzędnej wagi, niezmiernie **„doniosłą dla pomyślniejszego rozwoju naszego lotnictwa i obrony powietrznej państwa“.**

Szkolenie personelu lotniczego nie może spoczywać tylko na lotnictwie wojskowem. które pokrywa jedynie własne zapotrzebowanie, **państwo nasze zaś nie ma odpowiednich funduszów** (szkolenie pilotów i mechaników jest bardzo kosztowne) aby sprostać zadaniu.

Zagranicą rolę tę spełnia przemysł lotniczy, który jednak w Polsce jest jeszcze na to zbyt słaby.

Dlatego też kwestja szkolenia pilotów i mechaników lotniczych musi siłą rzeczy narazie spaść **„na barki społeczeństwa“.**

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jeszcze w początkach r. 1925 zorganizowała cywilną szkołę pilotów przy fabryce „Samolot“ w Poznaniu, pokrywając całkowicie koszt szkolenia uczniów, który wyniósł przeszło 300,000 złotych.

Kurs nauk teoretycznych i praktycznych początkowo miał trwać rok, jednakże szereg przyczyn złożyło się na to, iż szkolenie trwało dłużej i ukończone zostało latem 1926 r. **Szkołę ukończyło 50 absolwentów,** którzy otrzymali dyplomy pilotów. Władze wojskowe przyznały im szereg ulg, przedewszystkiem dość znaczne skrócenie **służby wojskowej.**

Doświadczenie wykazało jednak, iż prowadzenie własnej szkoły pilotów będzie znacznie tańsze, niż pokrywanie kosztów szkolenia, wyżywienia i umundurowania uczestników kursu przy fabryce „Samolot“. W związku z tem Zarząd Główny L. O. P. P. rozpoczął energiczne kroki celem stworzenia **własnej szkoły pilotów.** W porozumieniu z miarodajnymi czynnikami przedewszystkiem wojskowemi, postanowiono umieścić ją w okolicach Radomia.

Ministerstwo Rolnictwa przyznało bezpłatnie L. O. P. P. teren wielkości około 100 hektarów, przeznaczony na pomieszczenie budynków szkoły i lotniska.

Na powyższym terenie wzniesione będą: internat wraz salami wykładowemi, hangary, magazyny i składy. Lotnisko będzie dokładnie zniwelowane i zdrenowane. Ogólny koszt tych wszystkich robót wyniesie od 900,000 zł. — 1.000,000 zł. stanowi więc inwestycję bardzo poważną.

Roboty przy budowie pomieszczeń i niwelacji terenu rozpoczną się już niedługo, tak że w końcu 1929 r. **szkoła będzie całkowicie gotowa do rozpoczęcia kursu.**

Szkoła pilotów pod Radomiem obliczona jest na 50 uczniów. Warunki przyjmowania nie są jeszcze dokładnie ustalone, w każdym razie jednak kandydaci będą musieli znajdować się w wieku przed poborowym.

**Nauka i utrzymanie w szkole będzie bezpłatna.**

### Szkoły mechaników lotniczych.

Liczne, fachowo wyszkolone kadry mechaników lotniczych, to sprawa nie mniej ważna niż szkolenie pilotów. **Dobry mechanik** to częstokroć główna przyczyna powodzenia pilota, zwłaszcza przy dalekich raidach. Wszyscy doskonale wiemy ile zawdzięcza kpt. Orliński swemu mechanikowi st. sierż. Kubiakowi podczas olbrzymiego przelotu z Warszawy do Tokjo i z powrotem. L. O. P. P. też otacza szkolenie mechaników **nie** mniejszą opieką niż kształcenie pilotów.

W Bydgoszczy istnieje już od kilku lat szkoła cywilnych mechaników lotniczych utrzymywana całkowicie przez Ligę.

Pierwszy kurs nauki, który trwał 18 miesięcy ukończyło już 50 uczniów.

Na jesieni 1927 r. otwarto w Bydgoszczy II-kurs obliczony na 70 uczniów, który trwać będzie dłużej, zapewne około 2 lat.

Na kursach tych uczniowie kształceni są na razie tylko na **mechaników lotniczych,** następny III-kurs jednak będzie kształcił również **i na mechaników samochodowych.**

Ci, którzy kończą szkołą mechaników lotniczych uzyskują **znaczne ulgi i przywileje.**

**Przedewszystkiem mają skróconą służbę wojskową o 12 miesięcy,** pozatem szkoła posiada te wszystkie prawa, co **wojskowe szkoły podoficerskie.**

W jesieni r. 1927 **rozpoczęto w Byd-**

goszczy budowę internatu wraz z salami wykładowemi, gdyż szkoła mieściła się dotychczas w kilku punktach miasta, co sprawiało zarówno uczniom, jak i nauczycielom wiele trudności.

Gmach ten, który kosztować będzie przeszło 400,000 zł. zostanie wykończony na jesieni r. b.

**Warunki przyjęcia do szkoły mechaników.**

Warunki przyjęcia do szkoły mechaników są następujące: kandydat musi być całowicie zdrów (kategorja „A“) i znajdować się w wieku przedpoborowym, wymagane świadectwo czeladnika ślusarskiego, lub ukończenie szkoły przemysłowej.

Nauka i całkowite utrzymanie wraz z umundurowaniem jest bezpłatna.

Niezależnie od Bydgoszczy, L. O. P. P. **zakłada drugą szkołę mechaników lotniczych we Lwowie.** Na jesieni r. 1927 rozpoczęto budowę internatu i objektów pomocniczych, **która postępuje szybko naprzód, tak, że jeszcze w tym roku druga szkoła mechaników obliczona na 50 uczniów będzie otwarta.**

Niezależnie od systematycznego szkolenia mechaników lotniczych, poszczególne komitety Wojewódzkie L. O P. P. otwierały **dorywczo kursy pomocniczych mech lotn.** jak w Warszawie, Lwowie, Wilnie i t. p.

**Metoda ta jednak wykazała liczne braki,** dlatego też kursy takie będą zaniechane, jako dorywcze i **nie daje gruntownego wykształcenia,** wszystkie natomiast wysiłki L. P. P. skierowane będą na **systematyczne kształcenie mechaników lotniczych.**

*Pr.*

# Bezpłatny kurs szoferski.

*Osobami, które otrzymają bezpłatnie bony na ukończenie pierwszorzędnych kursów kierowców samochodowych inżyniera Froma są pp.: Stanisław Machnicki (Smolna 40 m. 10) i Antoni Koper (Krochmalna 73 m. 93), studenci, którzy pierwsi odnaleźli błąd, ukryty w ogłoszeniach Nr. 1 „Autolotu“.*

*Dalsze dwa bony na bezpłatne ukończenie szkoły p. Froma (wraz z załatwieniem formalności egzaminacyjnych) będą przeznaczone dla tych dwuch czytelników „Autolotu“, którzy pierwsi nadeszlą trafną odpowiedź na pytania: 1) Dlaczego polski samochód „Stetysz“ łatwo przebywa najgorsze drogi; 2) czem tłumaczyć sobie należy fakt, że samoloty Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ nie miały ani jednego wypadku, pomimo kilku lat codziennego latania.*

*Panom: Rymaszewskiemu, Machnickiemu i Koperowi wysyłamy bezpłatne bony na ukończenie szkoły kierowców p. Froma życząc im, aby ukończyli kurs z powodzeniem, powiększając zastępy polskich kierowców.*

# Nawalony kawał.

*Miał 24 lata, na imię Felek i własnego, za „uciułane raty“ Forda, zawodowe prawo jazdy i kochał się!*

*Koledzy śmiali się z niego, bo oprócz tego był małomówny, gapowaty i stale zamyślony, ale on nie wiele sobie z tego robił. Jeździł po 16 godzin na dobę, wódki nie pił, wozu pilnował, a od kolegów, hucznych zabaw i innych ponęt życia doczesnego zawzięcie stronił.*

*Znawcy utrzymywali, że zdążył zrobić pieniądze, ale to była nieprawda. Prawie wszystko co zarobił składał u nóg swego ideału.....*

*Ideał, imieniem Walentyna (które on jednak zdrabniał zawsze w swych myślach) miała oczy jasne, włosy jasne i auszę jasną, ale ręce ciemne i pokłóte, zajmowała się bowiem haftem, a pieniądze otrzymywane od niego składała (ten ideał) zgadnijcie na co?... na ślub i na ich mieszkanko...*

*Panna Walentyna dokładała nawet coś nieco ze swych oszczędności do tego żelaznego kapitału, tak, że upragniona chwila zbliżała się coraz bardziej.*

*Tak sobie żył cichy Fordzista, aż nagle gruchnęło między kolegami, że on, spokojny chłopak został aresztowany za awanturę i pobicie pasażera!!!*

*Nikt nie mógł zrozumieć jakim sposobem Felek mógłby się zdobyć na podobny wybryk i nikt nie wiedział jak to było,... a to było tak:*

*Wiózł ci Felek jakiegoś trochę trynkniętego pasażera i wiózł go z placu Aleksandra na Ordynacką. A, że tu magistrat porozkopywał ulice, że aż wstyd, trzeba było sporo objeżdżać i nakładać drogi. Gość, który widać w drodze drzemał, zdziwił się przy płaceniu, że tak dużo.*

*— Co, do cholery, dlaczego 2.20 kiedy zawsze 1.40?*

*Felek nic nie odpowiedział, tylko naburmuszył się trochę.*

*— Pan jest kanciarz — krzyczał tym czasem gość — pan jest kanciarz i p a n n a w a l a też!*

*Felkowi buchnęła krew do głowy*

*— Panna Wala? — wstrząsnął wściekły i gruchnął gościa w czyprynę:*

*— Masz za pannę Walę!* *Tees.*



# Nasi pionierzy

Od roku 1922 w Warszawie przy ul. Hożej 33 mieszczą się Zakłady Zyg. **Popławskiego.** Jest to wybitny fachowiec o wielkim zmyśle handlowym i niespożytej energji, który zakłady swoje **w iście amerykański sposób** rozwija.

Jedynie w ciągu 1927 roku **zakłady „Magnet“** wyremontowały **2466 szt.** magnet, **1638 szt.** dynamo-maszyn, **1864 szt.** akumulatorów **nie licząc całych kompletnych instalacji.**

W ciągu 1927 r. przez zakłady Popławskiego przesunęło się około 10.000 klijentów. Ustalona jest opinja, że mało gdzie klijent może być tak znakomicie i sprawnie obsłużony, jak w zakładach p. Popławskiego.

Dnia 30 grudnia 1927 r. **L. O. P. P. przyznała zakładom „Magnet“ dyplom uznania.**

W ostatnim zaś raidzie Automobilklubu Polski maszyny: „Renault“ — Tłuchowskiego, „Lancia“ — Grabowskiego, „Bugatti“ — Winnickiego, „Tatry“ — Richtera, Kuczewskiego i Koziańskiego oraz „Stetysz“ — hr. Tyszkiewicza były instalowane częściowo przez zakłady „Magnet“ Popławskiego i Ska.—Jednem słowem, ponieważ w 99 na 100 wypadków, dobre działanie silnika jest uzależnione od działania bez wad tak ważnych organów, jak części instalacji elektrycznej, zakłady „Magnet“ obsługując maszyny największych asów automobilizmu Polski, tem samem bez wątpienia **przyczyniły się** do sukcesu maszyn, biorących zwycięstwa w raidach automobilowych, konkursach wytrzymałości samochodów etc...

Należy podziwiać tak świetny i szybki rozwój zakładów p. Popławskiego, życzyć Mu powodzenia w tej pracy słowami przysłowia: **„dobry wysiłek człowieka może zdziałać cuda“.** — W Polskim Wyścigu Pracy Zygmunt Popławski ma jedno z pierwszych miejsc.

*Świadek.*

# Wypadki tragiczne

W tygodniu ubiegłym wśród wielu wypadków pomniejszej wagi, zakończonych nieznacznem uszkodzeniem maszyn, notujemy następujące wypadki o wyniku tragicznym:

Na ul. Solec samochód najechał na motocykl. Motocyklistę przewieziono do szpitala Dzieciątka Jezus w stanie ciężkim.

Przed gmachem poczty głównej taksówka przejechała kobietę. Rany tłuczone. Wstrząs mózgu. Na Targowej taksówka najechała na przechodnia. Szofer sam odwiózł swoją ofiarę do szpitala. Pozatem notujemy wypadki przejechania na placu Grzybowskim, na Mazowieckiej, na Brackiej. Trzem osobom poszkodowanym udzieliło pomocy Pogotowie.

Na pl. Trzech Krzyży dorożka konna zderzyła się z samochodem.

Miejskie auto ciężarowe na Pradze napełnione kostkami granitowemi uderzyło o słup telegraficzny. Ciężarowiec stoczył się do rowu, robotnicy, jadący na ładunku pospadali, raniąc się ciężko.

Wykryto sprawcę strasznego wypadku samochodowego na ul. Freta. Samochód, który przejechał Dydyńskiego i wlókł go na przestrzeni kilkudziesięciu metrów po jezdni, skręcił następnie w ul. Konwiktorską i tam, uderzywszy o słup, rozbił sobie przednie latarnie. Sprawca, szofer Edward Galej, zeznał, że bał się zatrzymać po przejechaniu człowieka, aby nie być zlinczowanym przez tłum.

W sobotę padła pastwą ognia pierwsza polska fabryka silników „Avia", pracująca głównie dla M. S. Wojsk. Wartość spalonych silników wynosi około miljona złotych. Śledztwo w toku.

Na prowincji pokłosie wypadków przedstawia się nadal obficie. Przyczyny, uwypuklające się przy ugrupowaniu katastrof, wskazują niestety nietylko na omawianą już wielokrotnie przez prasę bolączkę naszych szosowych dróg, lecz również podkreślają niedostateczne przygotowanie techniczne kierowców, jak również, w niektórych wypadkach, wprost karygodną lekkomyślność. Na pierwsze miejsce wybijają się dwa wypadki: we Lwowie na jednej z ruchliwych ulic szofer pozostawił auto, wyłączając jedynie motor z biegu, poczem udał się do bramy pobliskiego domu. Do samochodu zbliżyła się grupa malców i poczęła manewrować. W pewnym momencie maszyna ruszyła wdół ul. Mochnackiego, wywołując panikę. Samochód wjechał całym pędem na chodnik pod pomnikiem Fredry, raniąc ciężko dwie osoby i zatrzymując się dopiero pod pomnikiem, po uprzedniem zerwaniu łańcuchów. Szofera aresztowano.

Na szosie Kaliskiej pod wsią Krośniewice auto jadące z szybkością 80 klm. skręciło raptownie i wpadło na przydrożną topolę, rozbijając się doszczętnie. Jak się później okazało bezpośrednim sprawcą katastrofy był jeden z pasażerów, któremu, na skutek natarczywych nalegań, kierowca ustąpił na próbę miejsce przy kierownicy. Szofer poniósł śmierc na miejscu, pasażerowie ciężko ranni. Jeden z pasażerów zmarł z ran po przewiezienia go do szpitala miejskiego w Kutnie.

Wypadek trzeci wskazuje już wyraźnie na złą wolę, przyczem winnym tym razem jest kierowca warszawskiej taksówki. Mianowicie, za rogatką Wolską pod Chnarowem, zamknięto szlabanem połowę szosy. Na beczce z cementem, obok szlabanu, siedział dozorca. Taksówka w pełnym biegu uderzyła w szlaban, odrzucając w ten sposób drąg, który ugodził dozorcę w głowę, zadając mu dwie ciężkie rany. Kierowca, nie zwracając uwagi na rannego, umknął.

Donoszą ze Starogardu, że samochód wojskowy przejechał rowerzystę. Koła samochodu zerwały rowerzyście skórę z głowy. Stan ofiary beznadziejny.

Na szosie Inowrocław—Bydgoszcz, Cadillac, jadący z szybkością 75 klm. uderzył przedniem kołem w kamień, znaczący kilometry. Auto uczyniło młyńca i runęło na łąkę. Szofer omdlał. Dwuch pasażerów zabitych.

Na szosie, w kierunku Strugi, pędził w zawrotnem tempie motocykl. W pewnym momencie maszynę podrzuciło na wyboju. Z tylnego siedzenia spadła jadąca pasażerka. Groźne rany głowy. Przed przybyciem lekarze zmarła.

Samochód adw. Halsberga z Warszawy, prowadzony przez szofera Terehunienkę, w drodze z Lublina do Warszawy, najechał na słup telegraficzny z powodu defektu w kierownicy. Wypadek zdarzył się na terenie gminy Kurów w powiecie puławskim.

Na szczęście jadący autem wyszli z wypadku bez szwanku, samochód zaś został tylko częściowo uszkodzony.

Na 68-ym klm. szosy, wiodącej z Warszawy do Siedlec, w pobliżu wsi Bojnie pow. węgrowskiego wpadło auto ciężarowe, jadące z Parczewa do Warszawy, na słup telegraficzny z powodu zepsucia się kierownicy i uległo rozbiciu.

Szofer Stanisław Tymoszuk, dwaj właściciele tego samochodu Arka i Lichman z Warszawy uległi ogólnym potłuczeniom, dwaj inni pasażerowie, jadący z Warszawy, wyszli bez szwanku.

Ofiary wypadku przewiozło przejeżdżające auto do szpitala w Mińsku Mazowieckim.

Kursujący na szosie Zamość — Szczebrzeszyn auto bus pasażerski, prowadzony przez szofera Michała Kinaka z nieustalonej dotąd przyczyny przewrócił się i wpadł do rowu. Autobus uległ zupełnemu rozbiciu, na szczęście jednak obeszło się bez wypadku z ludźmi.

Z wypadków lotniczych notujemy 3:

We wsi Potutory koło Brzeżan dokonał na skutek zepsucia się motoru przymusowego lądowania samolot wojskowy 6 p. lotniczego we Lwowie „Potez". Samolot poważnie uszkodzony, pilot bez szwanku, natomiast obserwator por. Mięsiewicz uległ ciężkim obrażeniom.

Lotnicy rumuńscy ulegli w drodze powrotnej z Warszawy powtórnej katastrofie. Aparat rozbity. Lotnicy bez szwanku.

Mieszkańcy Pragi byli wczoraj świadkami opadania płonącego samolotu wojskowego i niezwykłej przytomności lotników, którzy w ostatniej chwili zdołali wyskoczyć z pędzącego samolotu. Ulegli oni (por. Krasko i mech. Orłowski) niewielkim obrażeniom. Aparat Breguet spłonął. Powodem wypadku było zapalenie się zbiornika z benzyną.

Zagranica: Z wypadków lotniczych notujemy: Francuski lotnik Frenval padł ofiarą wybuchu na lotnisku pod Paryżem. Na startujący jego aparat spadł inny, który właśnie lądował. Aparat Frenvala wywrócił się i stanął w płomieniach. Lotnik spłonął.

W czasie uroczystości lotniczej w Vincennes jeden z samolotów zapalił się w powietrzu i spadł między publiczność. Ciało lotnika zwęglone. Dwie osoby odniosły rany.

Z wypadków samochodowych notujemy dwa: Na szosie koło Florencji zderzenie samochodów. 4 osoby ranne. W Wiedniu uległa wypadkowi samochodowemu znana berlińska artystka dramatyczna Charlotta Ander. Artystka odniosła poważne rany.

*J. B.*

# Nowe książki.

„Przedegzaminacyjny podręcznik szofera" czyli **kontrolny egzamin kierowcy** w 400 pytaniach i odpowiedziach jest pożyteczną, lecz nieco zbyt drogą jak na swoją broszurowaną formę publikacja.

Autor p. Tadeusz Garbowiecki jest obecnie wytrawnym kierowcą jednej z pięknych renówek.

## „Europa Touring".

Przewodnik dla automobilistów—turystów po Europie, wyszedł nakładem Szwajcarskiego Touring Club'u pod redakcją O. R. Wagnera.

Około **60 map, i planów** wielkich miast i stolic europejskich, **zbiór przepisów paszportowych, celnych i tryptykowych, opisy** marszrut i **szlaków** najciekawszych, oto co można znaleźć w tym pięknym tomie, wysyłanym za 20 złotych przez „Revue Automobile", w Bernie (Suisse).

N. 6 wytwornego **„Auta"**, świetnie redagowanego przez p. **inż. Morsztyna** przynosi m. in., prócz doboru ilustracji, dowcipny artykuł „Stwórzmy turystykę samochodową", sprawozdania turystyczne i wyścigowe pp. **Krynickiego, M. K., Janusza Regulskiego,** bogate działy: oficjalny Automobilklubu i techniczny. Na **specjalną uwagę** zasługują trafne **Rozważania na temat urządzeń kierowniczych samochodu".** Technika wydawnicza na wysokim poziomie **najlepszych wydawnictw luksusowych** zagranicy.

## Odpowiedzi Redakcji.

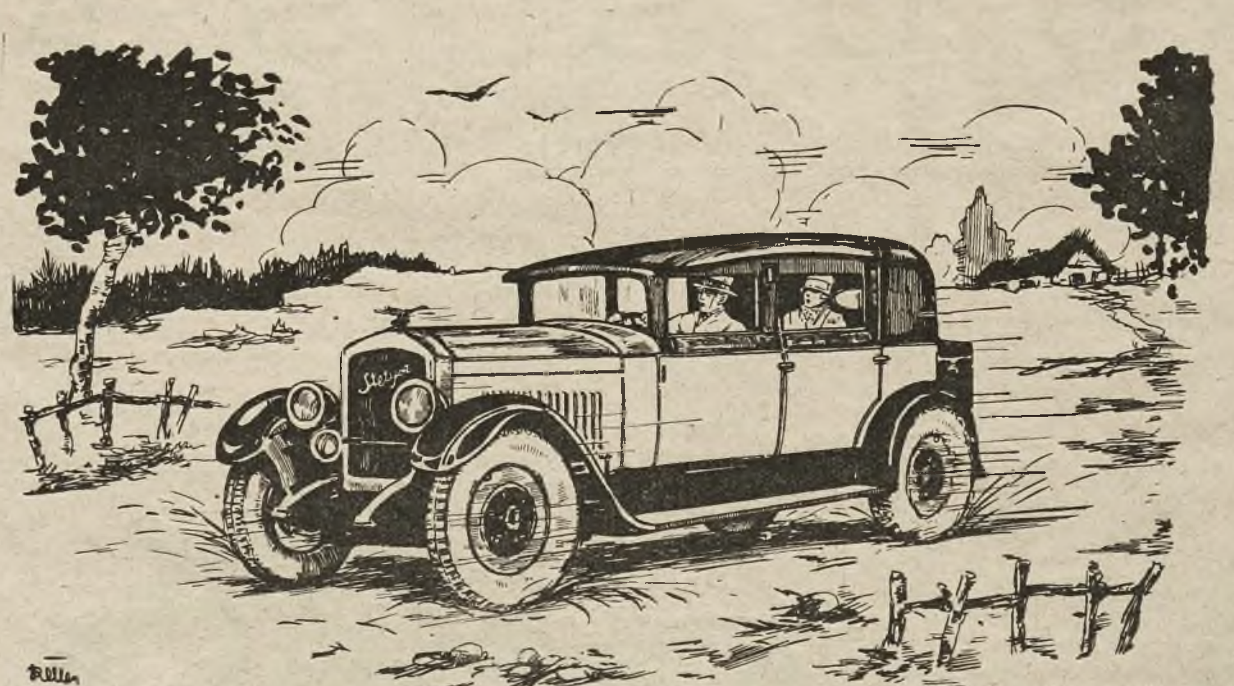
**P. Z. K.** Tak jest. Uwzględniamy słuszne życzenie. Sprawa ubezpieczenia kierowcy i maszyny od wypadków, będzie przez nas niejednokrotnie poruszona.

**P. S. i L.** Bardzo żałujemy, że uprzedziliśmy także i zamiary Panów wydawania pisma dla zwolenników motoru. Wszelką współpracę chętnie przyjmujemy.

**P. Zabielle** Prosimy o przybycie do redakcji dla bliższego porozumienia się.









CENY OGŁOSZEŃ

Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm².
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: STANISŁAW STRUMPH WOJTKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80. Wydawca: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ.